

V vojaški službi

Avtor: Marijan Duh

Na prehodu v dvajseto stoletje, ko je Benzšele ustvarjal svojo mojstrovino in ko so takratne armade sestavljale le pehota in konjenica, so se Avstro-ogrski generali odločili, da se mora armada posodobiti predvsem v smislu večje mobilnosti. V istem obdobju je postala zelo popularna nova tehnična iznajdba: kolo. Osnovale so se številna društva, ki so popularizirala nov način prevoza. Takratni proizvajalci koles so poskušali prepričati še največjo vojno velesilo, kar je Avstro-ogrška vojska vsekakor bila, da so prav njihovi proizvodi najprimernejši za vojake. V tem članku bom opisal obdobje od samega začetka uvajanja koles v vojaške namene pa vse do bojev v prvi svetovni vojni.

Pri iskanju novih možnosti prevoza je tudi vojska odkrila, da jim zelo prav pride kolo. Leta 1882 so prvič v zgodovini začeli uporabljati kolesa v Wiener Neustadt. Tam so osnovali oddelek »Militär-Fecht und Turnlehrer-Kurs«, ki ga je vodil nadporočnik Oskar Schadek iz Degenburga. Prvo turo je oddelek leta 1883 prevozil preko Semmeringa do Mariazell in preko Lahnskega sedla spet nazaj, 250 km v štirih dneh, vsak mož pa je nosil še 20 kg opreme. Tudi v naslednjih letih je bila Štajerska dežela »nadzorovana iz sedežev kolesarskega oddelka«. Tako so leta 1884 v smeri preko Brucka na Muri in čez Fischbacher Alpe potiskali pedale vse do Birkfelda ter se vračali čez Aspang. Leto pozneje je dvanajst oficirjev prevozilo 157 km poti do Gradca v 12 urah, in to z visokimi kolesi.

»Visoko« kolo



V tem letu je pri Tullnerju na cesarskih manevrih kolo dobilo prvo »uradno« uporabo v vojski.

Naslednje etape so jih vodile skozi Štajersko do Trsta, pa čez Salzkammergut (julij 1888), kjer so bila na 821 km dolgi poti v uporabi nerodna visoka kakor tudi nova nizka kolesa.

Gradec kot center za usposabljanje

V poročilu beremo, da so bili leta 1890 na območju Judenburga in Knittelfelda izpeljani spomladanski manevri Avstro-ogrške vojske. Izdali so odlok, da 11. pehotna brigada izbere tri podoficirje na kolesih.

Prvi vojaški kolesarski tečaj avstro-ogrške vojske v Gradcu



Pravi preboj v vojaške namene jim je uspel v dirki na razdalji med Dunajem in Berlinom leta 1893. Odmevni članek v »Radfahr-Chronik« je zapisal takole: »...želi v prvi vrsti pokazati, da kolesarski šport mladim ni le zabavna rekreacija, temveč je veliko bolj poklicna stvar, ki v službi očetovski domovini dokazuje svojo praktično vsestranskost...«

Demonstracija je uspela: V primerjavi s konjskimi dirkami med oficirji leto prej, ko je zmagovalec porabil 71 ur, je porabil najhitrejši kolesar manj kot pol tega časa. Prav tako demonstrativen značaj je imela relejna dirka v organizaciji vojske, kjer je 15 kolesarjev na relaciji Dunaj – Gradec – Celovec (391,5 km) razdaljo prevozilo v 17-ih urah.

Ta uspeh je prepričal tudi do takrat zelo skeptične nemške in avstro-ogrške činovnike.



Kadetska šola v Gradcu

Avstro-ogrška armada je na pomladanskih manevrih leta 1894 kolesa temeljito preizkusila. Kot sedež izobraževalne ustanove so določili Gradec. Prvi tečaj 1895/96 je vodil poročnik Franz Smutny. V nasprotju z dosedanjim mišljenjem pa so lahko sedaj, če je bilo potrebno, rekrutirali dovolj voznikov koles z njihovimi lastnimi »mašinami«. Tako so na tečaju v Gradcu, ki se ga je udeležilo večje število tečajnikov, izbrali 28 podoficirjev in vojakov, ki so si za cilj zadali postati aktivni vojaški kolesarji.

Vojak v »naskoku« na kolo



V tem prvem in v nekaj naslednjih tečajih so vojaški kolesarji skrbeli predvsem za red in za prenos vojaških sporočil, nekaj pa tudi za naloge, ki jih je do tedaj opravljala konjenica. Na jesenskih manevrih na Ogrsko-Štajerski meji so bili tečajniki kot kolesarska enota »v polni bojni opremi« skupaj s konjenico karabinerjev in pehoto z bajoneti pod poveljstvom nadporočnika Leber-ja dodeljeni v 31. »feldjäger-Batallion«. (Takratna vojna policija). V času pettedenskega uvajanja so vsakič prevozili 2400 do 2800 km. Ob dejstvu, da takratne pnevmatike niso prenašale takšnih obremenitev, si lahko predstavljate, kako razkropljeni so bili na poti.

Tudi industrija je začutila svojo priložnost: avstrijska »Waffenfabriksgesellschaft (ÖWG) iz Steyr-ja je ponudila brezplačno v uporabo »swift-Räder« kolesa, ki so imela bronirane gladke dele in višje postavljeno gonilo s pedalami. Tudi kolesa, izdelana pri Johann Puch in Comp., so bila dobro sprejeta, medtem ko pa kolesa, ki jih je izdeloval Benedict Albl, niso ustrezala. Nič bolje se niso obnesla zlozljiva kolesa graškega tovarnarja Albl-a in dunajskega Curjel und Greger. Rokovanje pri razstavljanju in sestavljanju koles je bilo zamudno, način nošenja pa neudoben, saj je vojaka oviral.

Zložljivo kolo v službi Avstro-ogrške vojske

Kljub vsemu pa so konstruktorji kakor Puh nadaljevali z razvojem kolesa za potrebe armade in našli v Filippu Czeipeku, učitelju v graški pehotni kadetnici, gorečega sogovornika: v neki razpravi iz leta 1897 je zapisal, da so novi, s 26 colskimi kolesi opremljeni Puhovi modeli težki samo še 12,5 kg in se sestavijo v 30 sekundah, še hitreje pa se spet razstavijo za uporabo. Prav tako je možno, če je potrebno, za »sedlom« hitro namestiti še dodatni sedež za potnika ali lažjega ranjenca. In nedvomna prednost zložljivega kolesa: na terenih, pretežkih za kolo, se le- to zloži in prenaša kot nahrbtnik.

Četudi je bil preizkus uporabe koles na manevrih leta 1896 v nekoliko manjšem obsegu, je prinesel neizpodbiten dokaz, da so le zložljiva kolesa v vojni res uporabna.

Vseeno je minilo še nekaj let, da je ideja prevladala: leta 1906 je vojno ministrstvo pooblastilo ÖWG in Styria-Werke za izdelavo replike italijanskega modela Rossi-Melli. Obema tovarnoma so v tem letu naložili izdelavo manjšega kompleta koles.

Četudi so preizkusili še celo vrsto koles raznih proizvajalcev s trdnim okvirjem, med njimi tudi uveljavljene firme Noricum, je zložljivo kolo do prve svetovne vojne nadomestilo vse ostale modele.

V začetku so bile kolesarske enote opremljene le s proizvodi ÖWG in Puh. Puh je medtem dobil še patent za zložljivo kolo, ki je služilo kot prevozno nosilo. Vojska ga je takoj uvedla v uporabo.



Puhov patent: zložljiva prevozna »nosila«

Povejmo še nekaj o razvoju uporabljanja koles v Avstro-ogrski vojski. Leta 1898 je bil v pehotnem polku št. 27 ustanovljen poizkusni kolesarski oddelek, iz katerega so nastale v letih 1908 do 1911 tri kolesarske čete, od tega ena v Gradcu. 1912 je prišlo do vzpostavitve stalne sestave: dotedanji bataljoni vojaške policije št. 11, 20, 24 in 29 so bili preurejeni v kolesarske enote. Ognjena moč se je povečala: zraven moštva z repetirkami sta bila sedaj mobilna še dva mitraljeza.

V prvi svetovni vojni 1914 – 1918 so bile Avstro-ogrške kolesarske enote prvič v boju pri Gorlicah na ruski meji. Nato so se pretvorile v kolesarski »jägerbatallion« št. 1. (bataljon vojaške policije). Ta bataljon so nato poslali na italijansko fronto in ga razdelili po garnizijah na bojišča v Monfalcone, Cormons, Rovigno in Gradišče.

Nek oficir je v svojem poročilu zapisal: Kolesarje so poslali v Gorlice, potem pa še v italijansko visokogorje, kjer pa so bila kolesa za premike med boji povsem neuporabna. Zaradi napačne presoje poveljujočih in s tem preboja pri Kobaridu je padlo veliko število kolesarskih formacij, kar je vredno obžalovanja.

Boj ob pokopališkem zidu



Prav tako je bil iz prostovoljcev sestavljen »prostovoljni kolesarski bataljon«, ki so ga tvorila moštva predvsem iz Gradca, Lipnice in Budimpešte. Ta enota je bila nato uvedena v Avstro-ogrski vojski kot »kolesarski bataljon št.2«, preimenovana v »viharno enoto« in poslana v italijansko Piavo. Tu je utrpela grozovite izgube in mnogi štajerci počivajo na pokopališču kakšnih 12 km južno od San Dona di Piave.« poroča oficir, ki je enoto vodil kot poveljnikov namestnik. V času prve svetovne vojne je v vseh službah vojske sodelovalo preko 250 000 vojakov na kolesih, predvsem kot poročevalcev.



Tragična bilanca

»Veliko pogumnih kolesarjev je ostalo na bojiščih in žalostno je, da so ljubezen do vožnje s kolesi plačali s svojimi mladimi življenji«, je po vojni v osmrtnico v »Steirischen Radsport« zapisal Michael Zuzic. V primeru kolesarskega kluba »Brucker Bicycle-Club« je jasno razvidno, kakšne izgube so utrpeli: od 113 moških članov jih je bilo 76 vpoklicanih, 14 jih je umrlo, 36 je bilo ranjenih, pet so jih odvedli v ujetništvo. Od tam se nista vrnila kolesarja »mojstra« Adolf Kofler in Franz Gfegl. V njuno čast so pozneje organizirali spominske kolesarske dirke .

Avstro-ogrski kolesarji na Schöcklu leta 1915



Dirka izvidnikov

Med rekrutiranimi kolesarji je bilo tudi veliko Slovencev, žal pa mi ni uspelo najti podatkov o njihovih imenih in usodah.

Literatura:

Burckhart, Julius: Das Rad im Dienste der Wehrkraft, in: Paul Salvisberg (Hg.): Der Radfahrersport in Wort und Bild (München 1897), 2. erg. Nachdruck, München 1998

Czeipek, Filipp: Das Zweirad und seine militärische Verwendung, Graz 1897

Krause, Alfred: Radfahrer im Weltkrieg. Das k.u.k. Radfahrer-Jägerbaon Nr.1 im Weltkrieg, Artikelserie in: Der Radfahrer 1934/35

Ulreich, Walter: Das Steyr-Waffenrad, Graz 1995

Rabenstein, Rüdiger: Radsport und Gesellschaft. Ihre sozialgeschichtlichen Zusammenhänge in der Zeit von 1867 bis 1914, Hildesheim, München, Zürich 1991 - Sieg über die Armee, in: Bike Culture, Nr. 13, York, August 1997, 18-20

Smutny, Franz: Anleitung zur Behandlung des Fahrrades und dessen praktische Verwendung insbesondere für militärische Zwecke, Graz 1896

Zuzic, Michael: Unsere Radfahrer im Weltkriege, in: Steirischer Radsport 26.6.1926, 13

Deutsch-österr. Radfahrer II/17/1890

Ö. Illustrierte Zeitung 20.5.1897, 20.7.1913

Radfahr-Chronik VI/35/1893, VIII/37/1895
Steirischer Radsport 25.2.1934, 8